STER



ORGAN

LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

STER

ORGAN
[LU]BELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

[R]edaktor naczelny: ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 1. LUBLIN, [Pa]ździernik 1926 Rok I.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, ul. Fabryczna (2 Dyon Samochodowy).

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O. № 63.763.

Telefony: Redaktor nacz. 4-88
Ogólny: Urząd Wojewódzki № 11.

Od Redakcji.

Pragnąc nawiązać kontakt ze wszystkimi, dla kogo sprawy lotnictwa nie są obce, a jednocześnie przez wzajemną wymianę myśli i poglądów skoordynować wysiłki dla dopięcia pięknego celu, uskrzydlenia naszej Ojczyzny, Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. powołuje do życia własny organ w postaci miesięcznika „STER".

Wypuszczając numer 1 „STERU" w chwili gdy cała Polska obchodzi uroczystość „III Tygodnia Lotniczego" — gdy obywatele zdawać będą niejako egzamin ze swej dojrzałości społecznej, pragniemy podtrzymać i szeroko krzewić rozbudzoną w społeczeństwie myśl o skrzydlatej potędze Polski.

Pragniemy by organ nasz stał się drogowskazem dla tych, co lotnictwo ukochali i pragną wszystkie swe siły nieść mu w ofierze.

Mamy tu na myśli przedewszystkiem wielką rzeszę naszej młodzieży miejskiej i wiejskiej, która tak serdecznie do lotnictwa się garnie i pragnie mu służyć.

W młodzieży tej to przyszłość nasza, z niej bowiem wyjdą przyszłe orlęta co rozniosą sławę polskiego lotnika po szerokim świecie, stawiając nas w rzędzie państw panujących nad przestworzami.

Dlatego też „STER" znaleźć się winien w każdej szkole, w każdej czytelni i bibljotece. Nie może go braknąć również w żadnym polskim domu, nagrodą wspaniałą będzie dla nas, gdy „zbłądzi pod strzechy" nie tylko na terenie Województwa, ale Polski całej. Wszędzie nieść on będzie ciekawą nowinę lotniczą, kruszyć będzie skorupę przesądów i łamać lody zimnej obojętności dla myśli lotniczej.

Niech rozjaśni umysły, pokrzepi serca, wleje otuchę do dusz wątpiących w wielkie dziejowe zadanie lotnictwa.

Wielki obowiązek mają do wypełnienia Komitety Powiatowe, oraz Koła Miejscowe L. O. P. P. jednając wśród swych członków prenumeratorów i kolportując „STER" jaknajszerzej. Poczytność „STERU" na terenie powiatu będzie niejako probierzem uświadomienia mieszkańców, o celach i zadaniach lotnictwa, znajdą tam oni jednocześnie wszystko to co na terenie powiatu czy też gminy, dla lotnictwa uczyniono. Zwracamy się przeto z prośbą, o nadsyłanie do redakcji „STERU" korespondencji i artykułów z zakresu lotnictwa i związanej z nim akcji L. O. P. P.

WITOLD RUDNICKI ppłk.
Szef propagandy.

WALKA O BŁĘKITY.

Leć nasz orle w górnym pędzie
Sławie, Polsce, światu służ..
(*Warszawianka*—pieśń 1831 r.)

Zagasły łuny wojennej pożogi, ucichły grzmoty armat, walczące o wyzwolenie i wolność. Narody stanęły do warsztatów i wytężoną pracą pokojową, starają się uleczyć rany, zadane przez zawieruchę światową.

„Przekuto miecze na lemiesze". W szeregu państ wolnych, odrodzenie swe zawdzięczających ofiarnej krwi i poświęceniu bez miary najlepszych swych synów, stanęła Polska, by żyć, rozwijać się i potężnieć.

I u nas, może więcej niż gdziekolwiek, zjednoczyć musimy wszystkie szlachetne wysiłki, by zorać zapomniane wśród zgiełku wojennego rodzajne ugory, posiać na nich złote ziarno czynu, które stokrotny plon wydawszy, uczyni naszą Ojczyznę państwem, o zdecydowanej mocarstwowej potędze, z nadzieją spoglądającą w promienne jutro.

Przetrwaliśmy ogniową próbę 1920 r., o mury zjednoczonych ramię przy ramieniu polskich piersi, rozbiła się nawała hord moskiewskich, łakomie wyciągających zbrodniczą dłoń, po nasz dorobek kulturalny i umysłowy.

Armja narodowa zdała chlubny egzamin ze swego bohaterstwa i tężyzny duchowej, odziedziczonych po przodkach z pod Wiednia, Samo-Sierry, Grochowa i Racławic.

Zadokumentowaliśmy przed całym światem, że „Polska—to wielka rzecz", że z nami trzeba się liczyć, że potrafimy śmiało odtrącić wrażą pięść, godzącą w Majestat Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Przeżyliśmy dzień chwały polskiego oręża Jeżeli jednak nie chcemy stracić tego, co okupiliśmy krwią i życiem naszych ojców, synów i braci, jeżeli nie chcemy, by po dniach radości i triumfu nadszedł dzień mrocznej niedoli, niewolno nam ani na chwilę zapominać o tem, że pokonani wrogowie nasi, nie dając za wygraną, marzą o chwili odwetu.

Twardo, zdecydowanie, po rycersku stanąć musimy na straży granic Rzeczypospolitej.

Zagadnienie to wysuwa się na czoło wszystkich problemów, zabezpieczających nam byt w Odrodzonej Ojczyźnie.

Jeżeli mówimy o obronie rubieży Polski przed zdradliwą napaścią czyhającego wroga, nie wolno nam zapominać o tem, że czynnikiem decydującym o zwycięstwie w przyszłej wojnie, będzie potężna flota powietrzna.

Wszystkie państwa twierdzenie powyższe przyjęły za pewnik, przeznaczając znaczne fundusze na organizację floty skrzydlatej, opierając się na podstawach, najnowszych w tej dziedzinie zdobyczy techniki. Budują na wielka skalę potężne maszyny latające, hangary i lotniska. W specjalnych szkołach lotniczych, szkolą się zastępy przyszłych pilotów i mechaników.

Przyszła wojna będzie walką na śmierć i życie o panowanie w przestworzach, będzie zmaganiem się potęg, o władzę nad błękitami.

Nie wolno nam zamykać oczu na to, co pod tym względem uczynili zaborczy nasi sąsiedzi ze wschodu i zachodu, jeśli bowiem trwać nadal będziemy w apatji i zobojętnieniu — czeka nas niechybna zguba.

Państwo nasze, będące na dorobku, nie może sobie pozwolić na stworzenie armi skrzydlatej, o własnych siłach.

Musimy wszyscy bez różnicy przekonań, każdy, w czyim sercu nie zagasła jeszcze iskierka miłości Ojczyzny i troski o jej dobro, pośpieszyć z pomocą.

Każdy prawy Polak winien stać się członkiem Ligi Obrony Powietrznej Państwa, dając przez to dowód, że pomimo szarzyzny życia, kłopotów i trosk codziennych, potrafimy choćby myślą wznieść się hen ku powietrznym szlakom Polski, gdzie zakołysze się na straży Jej błękitów stalowy orzeł—król przestworzy...

Pamiętać musimy, że rzucając chociażby skromną ofiarę na lotnictwo narodowe, kładziemy cegiełkę pod wielki gmach potęgi mocarstwowej Polski, spełniamy najświętszy obowiązek służenia Jej, nie tylko na polu bitewnem, ale w codziennym trudzie pracy pokojowej, pielęgnujemy w piersiach szlachetną troskę, o jasną Jej przyszłość.

Pokażmy, że tak właśnie jest, zaprzeczmy

zdecydowanym męskim czynem twierdzeniu, że Polacy zdolni są jedynie do szlachetnych porywów, nigdy ich nie urzeczywistniając.

Stańmy tłumnie ramię przy ramieniu w szeregach członków L. O. P. P., popierajmy wszystkie jej szlachetne zamiary, dając przez to dowód, że nie pozwolimy krwią okupionej wolności zaprzepaścić i kraju ojczystego wydać na łup zdradzieckiemu wrogowi.

A gdy usłuchamy głosu narodowego sumienia i obowiązek ten spełnimy, wówczas w słonecznej aureoli, zakołysze się nad piękną polską ziemicą skrzydlata armja stalowych ptaków-obrońców, w poszumie orlich ich skrzydeł pójdzie przez całą Polskę od sinych wód Bałtyku, aż po śnieżne szczyty Karpat, wieść radosna: „Naród Polski spełnił swój obowiązek".

Zabiją żywszem tętnem miljony serc polskich, popłynie od pól, łąk i lasów ojczystych potężna pieśń triumfu: „Dla Ciebie Polsko i dla Twe Chwały".

Zygmunt Radomski.

Krótka historja lotnictwa.

Tak jeszcze niedawno byliśmy świadkami dziecinnych kroków stawianych przez młodedziecię lotnictwa, że trudno jest skupić się myślami i uprzytomnić sobie, że stał się fakt niesłychany w historji ludzkości. W przeciągu niespełna 20 lat człowiek opanował powietrze, mało opanował—ujarzmił go.

Gdyby przed 20 laty opowiadano nam o możliwościach przelotu z Europy do Ameryki w przeciągu 20 godzin, traktowanoby mówcę jako łgarza, lub jako warjata. Widzimy, jednak, że najśmielsze zachcianki ludzkości, dzięki genjuszom, realizują się bardzo szybko.

To też gdy dziś słyszymy o projektach budowy płatowców-olbrzymów, które będą zabierały 100 do 200 pasażerów, przelatywały 4000–5000 klm. bez lądowania—nie traktujmy tych projektów już a priori jako fantazję. Pamiętajmy, że powietrze jest już ujarzmione przez człowieka i obecnie przygotowujemy się do bardziej wyrafinowanych środków obezwładnienia prawa przestrzeni, wysokości i czasu.

Przyjrzyjmy się tym kilku cyfrom. Dadzą one nam pojęcie o tej walce z powietrzem, która bardzo drogo nas kosztowała, lecz dała nam wspaniałe rezultaty.

Rozpocznę od rekordów szybkości.

W roku		rekord szybkości ustanowiony przez:	wyniósł	
1906	.	Santos Dumont	41	klm. na g.
1907	.	Farmana	52	„ „ „
1909	.	Bleriot	66	„ „ „
1910	.	Leblanc	110	„ „ „
1911	.	Nieuport	133	„ „ „
1912	.	Vedrines	174	„ „ „
1913	.	Prevost	204	„ „ „
1920	.	Sadi-Lecointe	313	„ „ „
1921	.	Sadi-Lecointe	341	„ „ „
1922	.	Mitchell	359	„ „ „
1923	.	Wilans	429	„ „ „
1924	.	Bonnet	448	„ „ „

Rzekomo w r. 1925 amerykanin-pilot osiągnął szybkość 476 klm. na godz. Jednakże ostatni rekord wynosi 448 klm. na godzinę. A więc szybkość 9 razy większa niż na początku 1907 r. I to w ciągu 17 lat. Przypomnijmy koleje żelazne, szybkość nie zmieniła się tak szybko i tak znacznie.

Przypatrzmy się cyfrze 448 klm na godzinę. Stanowi to 40-to minutowy lot z Poznania do Warszawy, niespełna pół godziny z Poznania do Berlina, 2 i pół godziny z Poznania do Paryża.

Zauważyliśmy z podanych cyfr, że w ostatnich latach rekordowa szybkość osiągnięta przez płatowce niewiele się zwiększyła. Należy przypuszczać, że zbliżamy się do kresu, który wynosić będzie około 600 klm. na godz.

Równocześnie z pobiciem rekordu [illegible] szły wysiłki lotników do pobicia re[illegible]kości.

Przedstawiają się one następując[illegible]

W roku		wysokość osiągnięta przez		
1909	.	Lathama	[illegible]	
1910	.	Legagneux	[illegible]	
1911	.	Garros	[illegible]	
1912	.	Garros	[illegible]	
1913	.	Legagneux	[illegible]	
1920	.	Schröder	10.095	
1921	.	Mac Ready	10.518	„
1923	.	Sadi-Lecointe	11.145	„
1924	.	Callizo	12.066	„

Zauważmy przytem, że osiągnięcie znacznych wysokości połączone jest ze specjalnemi przyborami do oddychania, jak również specjalnemi urządzeniami przy motorze.

Inne rekordy są również bardzo ciekawe.

Przytoczę cyfry przebytych w powietrzu kilometrów bez zaopatrzenia płatowca w materjały pędne.

W r. 1906	Santos-Dumont	przebył	220	mtr.
1907	Farman	„	720	„
1908	Wilbur Wrigt	„	124.700	„
1999	Farman	„	214.212	„
1910	Tabuteau	„	584.745	„
1911	Gobe	„	740.299	„
1912	Fourny	„	1.019.000	„
1913	Segnin	„	1.021.000	„
1920	Bossoutrot	„	1.915.200	„
1923	Mac Ready	„	4.050.000	„
1926	Girier	„	4.700000	„

Widzimy, że czas, przestrzeń i wysokość systematycznie, lecz bardzo szybko pokonane są przez człowieka.

Nie możemy przytoczyć całej serji innych rekordów, chcemy jednakże nadmienić, że w roku ubiegłym we Francji, lotnik Bossoutrot wzbił się w powietrze na płatowcu naładowanym 6000 kilo ciężaru użytecznego, przyczem zdołał się wznieść na wysokość 3586 mtr. przebywał tam przez 1 godzinę 12 min.

Reasumując cyfrę możemy stwierdzić, że dziś:
1. Płatowiec lata na wysokość 12.000 mtr.
2. Płatowiec osiąga szybkość 448. klm. na godz.
3. Płatowiec może unieść 6000 klg. ciężaru użytecznego na wysokość 3500 mtr.

A przyszłość jest bliska. . W. P

TRIUMF POLSKIEGO LOTNIKA.

Lotnictwo polskie przeżyło w ciągu ubiegłego miesiąca dni zwycięstwa i chwały.

Polska wpisała swe imię złotemi głoskami w księdze międzynarodowych wydarzeń.

Stało się to dzięki bohaterstwu i iście polskiej brawurze, jednego z najznakomitszych polskich pilotów por. Orlińskiego który w towarzystwie sierżanta Kubiaka ważył się na krok niezwykłej śmiałości, postanowił on bowiem wykonać wielki lot Warszawa—Tokjo.

Przez dni trzydzieści serca polskie napawały się zwątpieniem i grozą, to znowu nadzieją, radością i triumfem.

Dnia 27 sierpnia o godz. 4 m. 25 na lotnisku mokotowskim w Warszawie zawarczał motor „Bregueta“ i poszybowały na podbój przestworzy dwa orły polskie.

Prasa całego świata z naprężoną uwagą śledziła postępy lotu, przez dni trzydzieści zmagali się bohaterscy piloci z przeciwnościami, aż oto



Wodowanie „Lubliniaka“ na Wieprzu pod Lubartowem.

zwycięsko zakończywszy wspaniały lot przybyli w dniu 25 ub. m. witani entuzjastycznie przez ludność stolicy.

Ten lot o fantastycznej śmiałości rozsławił imię Polski na całym świecie, a przedewszystkiem na Dalekim Wschodzie.

Witano por. Orlińskiego z niebywałym entuzjazmem w ponurem państwie sowieckiem, gdzie imię Polski jest wyklęte. Śledziły z podziwem „polskiego ptaka" oczy napół dzikich Azjatów, a w słonecznej Japonji dzieci przyniosły mu całe naręcza kwiatów.

Witano ich z żywiołowym entuzjazmem i szczerym podziwem.

Zażywali nasi lotnicy zaszczytów i honorów niezwykłych. Ich piersi zdobią najwyższe ordery.

W czasie pobytu w Japonji przydzielono por. Orlińskiemu pułkownika, a sierżantowi Kubiakowi kapitana sztabu generalnego. Nie należy zapominać, o tem, że prawdopodobnie żaden z najznakomitszych „asów" zagranicznych nie odważyłby się odbyć lotu w takich warunkach, w jakich por. Orliński odbywał go dwukrotnie, raz z odrutowanem śmigłem, a potem z Czyty do Warszawy 7000 kilometrów na skrzydłach z pogruchotanemi końcami.

Na wieść o dotarciu do Tokjo, w uznaniu jego zasług por. Orliński został mianowany kapitanem.

Powitanie w Stolicy.

Kpt. Orliński wylądował na lotnisku mokotowskim o godz. 14-ej min. 33. Dzielny pilot przybył o godzinę wcześniej, niż go się spodziewano. Przyśpieszony lot był wynikiem pomyślnego wiatru, który pomagał naszemu bohaterowi.

Kiedy zmordowany i spracowany „Breguet" zakołował nad lotniskiem i zaczął planować, kto żyw ruszył na pole lądowania, aby powitać polskiego orła.

Z półokrągłej kabiny aparatu zwraca się ku zebranym czerstwa i opalona twarz. Ręką chwyta za skórzany kask i zrywa go z głowy. Czuć wielką radość, jaka bije z półsłówek dzielnego pilota.

Kpt. Orliński wychodzi z kabiny. Wyłania się potężna wielka sylwetka bohatera. Opiera się na kadłubie aeroplanu.

Pierwszy uścisnął dłoń dzielnemu lotnikowi szef departamentu lotnictwa M. S. Wojsk. ppłk. Rayski, „ojciec moralny" gigantycznego raidu.

Piękne było powitanie, wielka szczera i serdeczna radość obu świetnych lotników.

Po ojcowskiem uścisku i gratulacji szefa, rozradowanego pilota otoczyli koledzy-oficerowie.

Uściski, pocałunki, życzenia, gratulacje. Przedmiotem niemniejszych owacji był towarzysz kpt. Orlińskiego, sierżant Kubiak, z którego spalonej wichrem i słońcem twarzy bił niezwykły hart i zaciekłość.

Po chwili do samolotu zbliża się kobieta niewielkiego wzrostu, matka. Długi serdeczny uścisk i głębokie spojrzenie były najpiękniejszym powitaniem jakie widziano.

Zaczynają się powitania oficjalne. Kpt. Orliński, którego koledzy wśród wiwatów na rękach wynieśli z aparatu, staje przed wiceministrem i odbiera serdeczne gratulacje.

Następują gratulacje przedstawicieli państwa japońskiego, chińskiego, min. spr. zagr. L. O. P. P. i t. d.

Tymczasem na lotnisko nadciągają wciąż nowe tłumy publiczności, a pomiędzy nią torują sobie drogę samochody, wiozące najrozmaitszych dostojników.

Przybywa szef gabinetu ministra spraw wojskowych ppłk. Beck, który dekoruje natychmiast kpt. Orlińskiego złotym krzyżem zasługi, a st. sierżanta Kubiaka srebrnym.

Zjawia się wreszcie i energiczna twarz premjera Bartla, który rozmawia z obu lotnikami, a kiedy mu pokazano uszkodzone skrzydła, wyraża swoje uznanie tubalnym głosem: — To jest wojsko!

Tymczasem lotnicy wyjaśniają historję owych skrzydeł. W miejscowości Byrka, 300 klm. od Czyty, podczas lądowania wicher rzucił tak gwałtownie „Breguetem", że zgruchotał mu koniec lewego skrzydła.

Wtedy śmiali lotnicy, dla utrzymania równowagi, obdarli płótno z prawego skrzydła i tak lecieli dalej, mając oprócz tego uszkodzony jeszcze w Japonji bandaż śmigła. Całą pozostałą drogę musieli lecieć „na pełnym gazie", co jest rzeczą niezwykle niebezpieczną.

Około godziny 3-ej pojawiły się na horyzoncie 3 aeroplany.

— To pułkownik Kossowski z Lidy! — zawołał ktoś z oficerów.

Był to widok cudowny. Jeden z samolotów z dowódcą szybował naprzód, dwa inne za nim A w takim porządku, jakby się wszystkie trzy stykały z sobą skrzydłami. Zawróciły po chwili i poczęły jednocześnie dokonywać karkołomnych ewolucji. Spadały, wirowały i przewracały kozły. Tysiące ludzi patrzyło na nich, nie mogąc oczu oderwać.

Niebawem wylądowali. I po chwili kpt. Orliński znalazł się w ramionach swoich przyjaciół pułkowych.

Kapitan Orliński o swoim locie.

O godz. 8 min. 45 wieczorem kpt. Orliński wygłosił 10-minutowy odczyt przez radjo.

Kpt. Orliński mówił:

Dziś o godz. 2 min. 12 po 25 dniach lotu prze-

bywszy 22000 klm. na szlaku Warszawa—Tokjo—Warszawa, przybyłem do stolicy Polski.

Przez cały czas lotu zdawałem sobie dobrze sprawę z wielkiego znaczenia raidu dla **propagandy imienia polskiego.**

Depesze, jakie dostałem z Tokjo dowiodły że społeczeństwo całe bacznie śledzi drogę mego lotu. Bywały chwile, że mogłem zwątpić w szcześliwe zakończenie raidu, lecz myśl, że sława lotnictwa polskiego zależy właśnie od tego raidu, że świat cały śledzi mój lot nie pozwalała mi ugiąć się i zaprzestać walki.

Powróciwszy do Warszawy, staję przed całem społeczeństwem jako ten, który przywiózł z sobą doświadczenie z dalekiego lotu nad Azją i Japonją, ten, który zbadał **wielki rozwój lotnictwa sąsiadów.**

Budujmy nasze lotnictwo Od siły naszej floty powietrznej zależy siła całej Polski.

Liga Obrony Powietrznej Państwa umożliwiła mi dokonanie tego potężnego raidu. **Wytężmy siły, aby L. O. P. P., która stoi na straży naszego lotnictwa stała się potężną i silną**, gdyż wtedy silnem i potężnem będzie lotnictwo polskie. **Niech każdy z was zapisze się natychmiast na członka L. O. P. P.**

„Niech żyje Liga Obrony Powietrznej Państwa!“

Kpt. Orliński skończył mówić. Jeden z obecnych jego kolegów wniósł okrzyk, **który radjo na całą Polskę i świat cały** rozniosło: „Kapitan Orliński niech żyje!“

Długotrwałe oklaski zgromadzonych na audycji kolegów oficerów były odpowiedzią na okrzyk. Orkiestra odegrała hymn narodowy.

W gościnie u p. Prezydenta Rzeczypospolitej.

Na zaproszenie p. Prezydenta Mościckiego udali się samochodem do Spały obaj zwycięzcy lotu Warszawa—Tokjo, kpt. Orliński i st. sierż. Kubiak.

Przybył po nich szef gabinetu wojskowego Prezydenta Rzeczypospolitej pułk. Zahorski z adjutantem osobistym Prezydenta kpt. Nagórskim. Towarzyszył im w podróży i gościnie w Spale szef departamentu żeglugi powietrznej M. S. Wojsk. pułk. Rayski.

Prezydent Mościcki wysłuchał obszernego raportu obu lotników z przebiegu ich podróży podniebnej, przyczem wykazał wielkie zainteresowanie sprawami lotnictwa. Obu śmiałym lotnikom nie szczędził p. Prezydent słów uznania.

Goście warszawscy podejmowani byli następnie obiadem, po którym opuścili Spałę i powrócili do Warszawy. *El.*

MODELARSTWO LOTNICZE.

Lotnictwo obecnie jest niezawsze dostępne dla szerszego ogółu i dlatego nie może służyć ono za podstawę wyrobienia indywidualnego poczucia instynktu lotniczego. Główną przyczynę tego stanowi okoliczność, że lotnictwo nie wszędzie jest jeszcze zakrojone na szeroką miarę.

Rozwój polskiego lotnictwa, prędzej czy później wejdzie na normalne tory. Musimy jednakże pracować, by poznać i zrozumieć lotnictwo, by dać kadry mniej-więcej przygotowanych i ideowych pracowników Samokształceniem się powiększamy zastępy ludzi obznajmionych ze służbą lotniczą i tak niezbędnemi pomocniczemi działami.

Dla urzeczywistnienia tych zamierzeń, jednym z etapów ku temu wiodącym, doskonałym i bardzo wskazanym, to odpowiednio pojęte modelarstwo lotnicze. Stanowi ono bowiem dla niejednego wstępną szkołę lotniczą. By jednakże tak było, musimy zakroić modelarstwo na szeroką miarę Musimy rzucić w nie tak potężną skalę wiadomości ze wszystkich zakresów — złączyć takiemi myślami, by wywołać w młodych umysłach tysiące projektów.

Modelarstwo musi być bujne, jak dusza młodzieńcza, wówczas dopiero może ono dać doskonałe rezultaty. Wytwarzając bowiem nowe pomysły, pchnąć może z łatwością lotnictwo nasze na nowe tory.

Do osiągnięcia jakichkolwiek pozytywnych wyników, nie doprowadzi jednakże naśladownictwo istniejących już typów modeli.

Modelarstwo to twórczość, a nie jakaś małostkowa, przeciętna, czysto mechaniczna, masowa obróbka. Każdy model należy traktować indywidualnie, stanowi on bowiem w sobie zamknięty świat uczuć i myśli w którym nic zmienić ani dodać nie można.

Stąd też należy unikać robienia modeli seryjnie, mas wo, a raczej wykonywać z precyzją i pietyzmem, by w każdym, choćby najdrobniejszym patyczku tkwiła jakaś idea, stanowiąca jego duszę. Bezmyślna klockowa robota jest profanowaniem modelarstwa, a praktycznie biorąc chybia zasadniczemu celowi.

Modelarstwo ma dla rozwoju lotnictwa wielkie znaczenie.

Każdy się z tem zgodzić musi, że modelarstwo lotnicze nie jest jedynie celem dla zdobywania wiadomości, a raczej służy do wyrabiania charakteru czucia lotniczego. Ma ono nam od-



Pierwszy Kurs modelarstwa lotniczego dla nauczycieli szkół średnich i powszechnych zorganizowany przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. w czasie wakacji 1925 roku. pod kierunkiem kpt. pilota WOYNO.

kryć tajniki lotu aerodynamicznego, zapoznawać z konstrukcją samolotów. To też przez umiejętne w sposób praktyczny, rozwiązanie zadań z zakresu mechaniki, elektrotechniki, meteorologji, konstrukcji metalowych i drzewnych, wytwarza w młodym umyśle naturalne podłoże koncepcyjne.

Na tem podłożu dopiero każdy model tylko latający wykonany i zaprojektowany indywidualnie, wytworzy ów instynkt lotniczy. Miarą jego dojrzałości będzie sposób i jakość lotu skonstruowanego modelu. Wówczas dopiero będziemy mogli uważać za doskonały, gdy model nasz, jako samolot bez pilota zdany na łaskę i niełaskę prądów powietrznych, będzie mógł samodzielnie przy odpowiednim układzie i uzależnieniu płaszczyzn nośnych unosić się przez dłuższy czas, a nawet godzinami ruchem falistym na wzór ptaków.

Że osiągnięcie na modelach lotniczych, poważnych wyników nie jest absolutnie jakąkolwiek mrzonką wybujałej fantazji, lecz w zupełności możliwem, świadczą o tem najwymowniej ostatnie rekordy światowe przedstawiające się następująco:

a) dla modeli kadłubowych:
odległość lotu 420 mtr. czas lotu 4 minuty.

b) dla modeli belkowych:
odległość lotu 1940 mtr. czas lotu 7,19 min.

c) dla modeli rekordowych:
odległość lotu 4500 mtr. czas lotu 21 minut, a wysokość 350 mtr.

Są to wyniki mówiące same za siebie, a osiągnięto je na Narodowym Konkursie Modeli Lotniczych w Niemczech w maju 1925 r. I Wszechpolski kokurs modeli lotniczych w Polsce nie dał wprawdzie choćby w przybliżeniu, tak pięknych rezultatów, jednakże osiągnięcie odległości 250 mtr., uważać należy za bardzo chlubne, gdyż

zawodnicy rekrutowali się (w Poznaniu wyłącznie) z początkujących modelarzy. Zagraniczne wyniki winny być bodźcem do wytężonej i systematycznej pracy; zatem modelarze do pracy.

II Wszechpolski Konkurs Modeli Lotniczych winien nietylko zrównać naszą pracę z zagraniczną, lecz ją przerość.

Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Poznaniu, w zrozumieniu wysokich zalet modelarstwa przychodzi z pomocą całemu zastępowi młodych konstruktorów przez wydanie przystępnego podręcznika p. t. „O budowie modeli i samolotów" opracowanego przez p. Bolesława Grajetę, znanego modelarza na terenie Wielkopolskim. Wspomniane dziełko ukaże się niebawem na półkach księgarskich, zawiera między innemi, opis zwycięskiego modelu, „Atejarg 78". Na modelach tegoż typu zdobyto na I Wszechpolskim Konkursie w kl. C (modele rekordowe) wszystkie trzy nagrody). Nagroda I, najdalszą odległość 250 mtr.

W. P.

KRONIKA WOJEWÓDZKA.

P. J. Worledge opuścił L.O.P.P. Znany i popularny w Lublinie i na terenie całego Województwa jeden z najdzielniejszych pilotów cywilnych p. James Worledge z dniem 1 października r. b opuścił zajmowane w L.O.P.P. stanowisko pilota, przenosząc się do jednego z handlowych towarzystw angielskich, mającego swój oddział w Polsce.

P. J. Worledge położył duże zasługi, oddając się z całym zapałem i umiłowaniem swego zawodu pracy propagandowej. Jego to bowiem wytrawną dłonią kierowane były samoloty L.O.P.P. „Lubliniak", „Potez" i „Sołtan" na których liczni mieszkańcy naszego Województwa mieli możność użycia rozkoszy jazdy podniebnej.

P. Worledge obchodził niedawno na lotach propagandowych w Chełmie zaszczytny i rzadki jubileusz 5000 lotu bez wypadku.

Społeczeństwo Lublina i województwa z żalem żegna dzielnego pilota, my zaś ze swej strony składamy mu na tem miejscu wyrazy gorącego podziękowania za trudy położone na polu propagandy lotnictwa i życzymy powodzenia w dalszej jego pracy.

Lubartów na cele L. O. P. P. Lubartów ma już ustaloną reputację jeśli chodzi o poparcie celów społecznych, a L. O. P. P. w szczególności.

Ostatni wrześniowy numer miesięcznika „Echo Ziemi Lubartowskiej" jest najlepszym dowodem, że w Lubartowie nie brak dzielnych jednostek przygotowujących pracowicie z pełnem samozaparciem się wspaniałe dzieło.

Numer ten poświęcony całkowicie lotnictwu polskiemu, zawiera prócz pięknego apelu redakcji do popierania celów L. O. P. P., dwie pełne szlachetnego zapału odezwy.

Pierwsza z nich „Do mieszkańców powiatu lubartowskiego" podpisana przez prezesa Koła

NASZ FELJETON.

Wystarczą 2—3 loty dłuższe samolotem, aby przekonać, że tego rodzaju lokomocja należy nie tylko do najprzyjemniejszych, ale naprawdę do najbezpieczniejszych...

Ilekolwiek razy wybieram się w podróż pociągiem — staje mi przed oczyma zaspany zwrotniczy, który akurat źle nastawi szyny i kurjer osobowy czy zwykły cielęcy „poleci" zamiast do stacji... z nasypu.

Miałem już kilka takich wypadków. Nie stało mi się na szczęście nic. Kto wie, może właśnie dlatego, żem się asekurował na życie.

Jazda samochodem denerwuje człowieka strasznie. Bo wystarczy zwykłe cielę, zwykła gęś, pies, krowa, słup telegraficzny kamyk większy, pęknięta opona, rozluzowanie kierownicy, „szofer pod gazem" i cały szereg innych mniejszych i większych przyczyn, by wpaść do rowu, i z rozbitą głową, i pogruchotanymi członkami wędrować smutnie w dolinę Abrahama... Podróż wozem czy pojazdem nie należy do przyjemności i nie jest bezpieczną—jeżeli weźmiemy pod uwagę nasze „polskie drogi", gdzie kilka kilometrów trzeba jechać kilka godzin—i leżeć kilkanaście razy w bajorze, gdy młode „strachliwe" konie łamią dyszel, skaczą na wierzbę, samochód i t. p.

O rowerze, motocyklu, okręcie czy łódce nawet nie warto wspominać, aby nie zepsuć humoru tym, którzy albo „leżeli pod wodą", albo widzieli Rygę bardzo bliziutko, albo też stali na progu cmentarza, kiedy się łódka wywróciła, lub okrętem rzucały fale, jak małą łupinkę.

W istocie jazda napowietrzna jest bezpieczniejsza i rozkoszna. Wszechmądra i wszechpotężna Opatrzność najlepiej wyposażyła swoich śpiewaków-aniołów i ptaków, dając im skrzydła.

Trzeba tylu tysięcy lat, żeby człowiek swoją ciężką pracą mózgu mógł dojść wreszcie do tego przeświadczenia, że podróż na skrzydłach stała się dla człowieka możliwą.

— — — — — — — — — — — — — — —

Człowiek ujarzmił powietrze i sam stanął zalękniony wobec tego faktu. Wcale nie dziwnem jest przeto, że ludzie z lękiem zbliżają się do

Powiatowego L. O. P. P. p. starostę S. Mańkowskiego, druga zatytułowana „Nie bądźmy bierni“ podpisana przez prezesa Koła miejscowego i jednocześnie burmistrza Lubartowa p. Władysława Śliwę.

Obaj dzielni Ci i zasłużeni pracownicy na niwie społecznej gorąco nawołują ludność ziemi lubartowskiej do wydatnego poparcia „Tygodnia lotniczego“ przyczyniając się w ten sposób do ugruntowania potęgi naszej Ojczyzny.

Ciekawe jest zamieszczone w tymże numerze „Echa Ziemi Lubartowskiej“ sprawozdanie Komitetu Powiatowego L. O P. P. w Lubartowie. Sprawozdanie to służyć może innym Komitetom, jako godny naśladowania wzór pracowitości, ofiarności i bezinteresownego poświęcenia się społeczeństwa lubartowskiego dla ukochanej idei lotniczej.

Bowiem rezultat finansowy „Tygodnia Lotniczego“ w roku ubiegłym przedstawia się **w cyfrze 8.716.45 gr**, przyczem wydatki z Tygodniem związane zaledwie wynoszą skromną cyfrę zł. 54.40 gr.

Tak piękne rezultaty zawdzięczać niewątpliwie należy ogółowi uspołecznionych obywateli Lubartowa i ziemi lubartowskiej z dzielnemi swymi przewodnikami p. starostą Mańkowskim i p. burmistrzem Śliwą na czele.

Ładnie wydany, ozdobiony ilustracjami numer „Echa Ziemi Lubartowskiej“ uzupełniają prace literackie Jagienki z pod Lublina, która łaskawie przyrzekła swą współpracę, w redakcji „Steru“, nowelka „Wiano Anielki“ i piękny wierszyk p. t „Obrońca“.



„Lubliniak“ w otoczeniu członków Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., oraz współpracowników redakcji „Głosu Lub.“.

Z CAŁEJ POLSKI.

Nowe dzieło L. O. P. P. Na lotnisku poznańskim w Ławicy odbyła się niedawno z okazji 5-ej rocznicy istnienia 3-go pułku lotniczego podniosła uroczystość poświęcenia hangarów ufundowanych przez L. O. P. P.

Kiedy z powodów budżetowych M. S. Wojsk. musiało zaniechać wykończenia budowy rozpoczętych hangarów, wystąpiła Liga Obrony Powietrznej Państwa. Dzięki jej skutecznej pomocy finansowej wybudowano 2 nowe hangary. Skromne tablice umieszczone na ich ścianach głosić będą potomności, iż budowle powstały dzięki ofiarności L. O. P. P. ze składek samorządów miejskich i gminnych Województwa Poznańskiego.

samolotu, aby go obejrzeć, a już szkoda mówić o tych, którzy mają odwagę wsiąść i odbyć 4-minutową podróż dajmy na to nad Żółkiewką, Krasnymstawem, Zamościem, czy też Chełmem. Ile tam strachu, ile westchnień, bladych twarzy, ile aktów strzelistych...

Pan Bóg się cieszy i raduje, bo nie jedna „dusza niewierząca“, wsiadając do samolotu — więcej wielbi po ludzku imię Stwórcy niż święty Franciszek z Asyżu.

Samolot wyobrażają sobie ludziska z Gorzkowa, czy też Izbicy za pewnego rodzaju „gilotynę“ na której można stracić swoją teściową, niewierną żonę, czy też serdecznie znienawidzonego przeciwnika...

W Krasnymstawie np. mój przyjaciel słono zapłacił za jazdę aeroplanem swej teściowej, bo był pewien. że już więcej z pod chmur nie wróci... W Gorzkowie czy też gdzieindziej — żona młoda i piękna (mówię to na ucho) z przyjacielem domu błagała pilota na wszystkie świętości, aby „przewieźć przyzwoicie męża“, w Tomaszowie mąż nalegał mocno i natrętnie, aby wywieźć żonę, tylko możliwie najwyżej i zrobić z nią korkociąg...

Jedni narzeczeni z całej plejady amatorów podróży napowietrznej zachowują się dość poprawnie.

Gilotyna—porównanie nasuwające się słabym i złym.

Hej! ptaku, mój ptaku!... A ty spokojnie bujasz sobie pod polskiem niebem radosny i beztroski, kiej ten skowronek szary polny niesiesz mnie z Tomaszowa przez Zamość, Hrubieszów, Chełm, Lublin do stolicy samej... do stolicy spokojnie i bezpiecznie wysadzasz, zadając kłam tym wszystkim którzy już w młodości obrywali ci nie skrzydła, bo na to brak im siły, a polskie młode lotki.

Napróżno.

Dlatego też pisać będę o serji odbytych lotów nad ziemią lubelską z triumfem i rozkoszą.

Z triumfem, bo zwycięstwo skrzydeł. to triumf nad słabizną, tchórzostwem i złem.

Gustaw Lawina.

Po uroczystości przedefilował wzdłuż szeregu samolotów przed gen. Hauserem oraz przedstawicielami władz—3-ci pułk lotniczy.

Święto 3 pułku lotn. było jednocześnie świętem L. O. P. P.

Abyśmy takich świąt mieli jaknajwięcej!

Miły gość. Publiczność warszawska miała niedawno możność oglądania i podziwiania por. Thoret, który na awjonetce własnej konstrukcji przyleciał przez Pragę Czeską do Warszawy.

Awjonetka por. Thoret zaopatrzona jest w motor o mocy 40 koni, co przy normalnej szybkości około 145 klm. na godzinę, stwarza rozchód benzyny 7 litrów na 100 klm., a więc tylko tyle, ile kosztuje 8-konny samochód!

Tym razem por. Thoret dowiódł, że w szybkiem czasie do turyzmu będą się posługiwali ludzie nie samochodami, a samolotami — awjonetkami. Jest to o wiele szybciej, o wiele bezpieczniej i przyjemniej.

Caly lot por. Thoret z Paryża do Warszawy z zatrzymaniem się w Pradze Czeskiej twał 9 godz. 40 min., co daje średnią szybkość 137 km. na godzinę.

Drogę powrotną z Warszawy do Paryża odbył por. Thoret bez lądowania, średnią szybkością 145 klm. na godzinę.

Widzimy więc, że płatowce-awjonetki nie powinny być negliżowane. Jako środek szybkiej i taniej komunikacji, zwracają na się uwagę coraz to szerszych kół.

Należy przypuszczać, że i my, Polacy, nie staniemy daleko w tyle w turystycznej dziedzinie lotnictwa!

Nowy rekord polski. Kapitan 11 myśliw. pułku lotniczego Bolesław Stachoń, który w swoim czasie zdobył we Francji piękny rekord światowy szybkości wznoszenia się na wysokość 6000 metrów, dnia 25 sierpnia r. b. na lotnisku mokotowskim w Warszawie, pobił własny rekord ustalając czas wznoszenia się na 6000 metrów na 11 min. 20,8 sek.

Poprzedni rekord wynosił 14 min. 38 sek.

Dwieście tysięcy klm. w powietrzu. Pilot Polskiej Linji Lotniczej pan Klemens Długaszewski obchodził niedawno, podczas podróży z Warszawy do Pucka rzadki jubileusz.

Droga bowiem przebyta przez niego w powietrzu przekroczyła cyfrę 200.000 klm.

Pilot Długaszewski jest po pilocie Burzyńskim drugim lotnikiem w Polsce, a jednym z niewielu na całym świecie, którzy tę olbrzymią przestrzeń przebyli już w powietrzu, prowadząc bez żadnego nieszczęśliwego wypadku samoloty regularnej komunikacji pasażerskiej.



Dr. STANISŁAW BRYŁA

v Wojewoda Lubelski, Przewodniczący Lub. Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Uznanie dla pilotów polskich. Włoskie Towarzystwo Żeglugi Powietrznej „Transadriatica“, organizując pasażerską linję lotniczą Wenecja—Klagenfurst—Wiedeń, zwróciło się do Polskiej Linji Lotniczej z prośbą, aby piloci włoscy mogli odbyć po kilka lotów z pilotami polskiemi na odcinku Kraków—Wiedeń.

„Transadriatica“ prosiło o to, twierząc, że lot przy drugim sterze z pilotami polskiemi, będzie dla pilotów włoskich, doskonałą praktyką w lotach nad górzystym terenem.

Pierwszy z wysłanych pilotów Burattini, praktykę już rozpoczął.

Jak z powyższego widać, szybko z uczniów przekształcamy się w nauczycieli.

Jagienka z pod Lublina.

LOTNICTWO i POEZJA.

Oboje nam — z cudów przestworzy —
Czy w gromu czas, czy w słodką jaśń —
Dają promiennych uczuć baśń
I duchów wzlot — na rozkaz Boży!
Samolot lekko wiatr roztrąca,
Skrzydłami garnie luby wiew...
Lotnika dusza gorejąca
Nuci uniesień boski śpiew!

Poezja też ma skrzydeł dwoje
I jest mieszkanką górnych sfer...
Poeta sercem trzyma ster,
Błękity niosą mu nastroje!
I hen! daleko! w słońca blaski
Na skrzydłach natchnień duch się rwie!
Promienny cudem Bożej łaski,
W obłokach marzeń... w tęsknot mgle!...

Niebezpieczeństwa strzała złota,
Zabójczy chłodnej śmierci grot —
Gdy wzięty jest za śmiały lot —
Gubią poetę i pilota!
Jeden i drugi łamią skrzydła
I z górnych szlaków lecą w grób...
A złudne, wielkich śnień mamidła
Z rozczarowaniem biorą ślub!

Poezja dusz miljardy strzeże
I przed cynizmem i przed złem...
Czystem i słodkiem słowem swem
Jak anioł-stróż w obronę bierze!
Lotnictwo też nad światem czuwa
Z dalnych przestworzy, z górnych stref...
Jak prządka nić — swą moc wysnuwa
I śle opieki ciepły wiew!

„Lubliniak na filmie“. Niedawno w Warszawie dokonano zdjęć do filmu propagandowego lotniczego, na treść którego złoży się cały szereg scen z życia lotniczego.

M. in. uwieńczony został na filmie i „Lubliniak“ — czytelników „Głosu Lubelskiego“, który „gra“ rolę tytułową w komedji p. t. „Amfibia“. Są więc tam wzloty, loty, wodowanie i lądowanie „Lubliniaka“ w różnych miejscowościach powielekroć razy.

Pilotował p. Worledge, który zgodził się równocześnie grać w filmie niezbyt miłą rolę małżonka zazdrosnej małżonki. Fabuła filmu, bowiem bierze sobie za punkt wyjścia zazdrość niewieścią względem jakiejś nieznanej tajemniczej, groźnej, prawdopodobnie czarującej „Amfibji“, o której tyle mówią mężowie — piloci i z którą w dalekie udają się podróże. (Lubliniak ma markę „Amfibja“) Film ten wyświetlany będzie w Lublinie, podczas „Tygodnia Lotniczego“.



Ppłk. WITOLD RUDNICKI
zef Propagandy Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego
L. O. P. P.
Redaktor naczelny „Steru“.

NA SZEROKIM ŚWIECIE.

FRANCJA

Nowe triumfy lotnictwa. W tym roku Francja święci triumfy swego lotnictwa, tak przemysłu jak i personelu. Śmiało rzec można, że na całej kuli ziemskiej lotnictwo nie stoi na takim poziomie jak we Francji. Laury zwycięstwa nie zostaną wyrwane naszej sojuszniczce i pozostaną przy niej przynajmniej na bardzo długie lata.

Przypatrzmy się jednak uważnie wynikom tegorocznej pracy.

26—27 czerwca, lotnicy francuscy bracia Arrachart wznoszą się w powietrze, próbując pobić rekord długości lotu w prostej linji bez lądowania. Wznoszą się na zwykłym francuskim płatowcu wojskowym, Breguet XIX, odpowiednio dostosowanym do dalekich lotów. Płatowce tego typu są używane przez nasze lotnictwo wojskowe.

Po 26 godz. 30 min. przybywając do miejscowości Bassora (Azja), przelatując bez lądowania przestrzeń 4313 klm.!

Jeszcze nie przebrzmiały echa tak wspaniałego lotu, jeszcze nie zdołano uczcić zwycięs-



ADAM SUŁOWSKI
Prokurator przy Sądzie Apelacyjnym w Lublinie.
Vice-przewodniczący Lub. Kom. Woj. L. O. P. P.

kich lotników, kiedy 14 lipca, kapitan armji francuskiej Girier wraz z porucznikiem Dordilly, postanawiają szukać szczęścia na tymże typie płatowca i pobić rekord światowy ustanowiony przez braci Arrachart przed dwoma tygodniami.

Oto dnia 15 lipca około 10 godziny rano na lotnisku w Omsku (Syberja) ląduje francuski płatowiec, który dnia poprzedniego, t. j. 14 lipca o godz. 5 rano wystartował w Paryżu!

Nowy rekord światowy! 4700 klm. bez lądowania w ciągu 29 godz. lotu.

Najciekawszem obecnie zdarzeniem w gronie lotniczym ma być podróż Nowy-Jork—Paryż bez lądowania, projektowana przez b. kapitana armji francuskiej Foncka, słynnego „asa“ z czasów wojny światowej.

Lotnicza komunikacja pocztowa. Rozwój lotnictwa francuskiego przyczynia się znacznie do coraz większego zaufania do tegoż.

Na wszystkich linjach powietrznych daje się zauważyć wzrost pasażerów i ilość przewiezionego bagażu i poczty. W 1925 roku 52 proc. listów z Maroka i Afryki do Francji przesłane było drogą powietrzną. Poważny ten i stale zwiększający się odsetek świadczy o celowości samolotu jako środka komunikacyjnego.

NIEMCY.

Nowe niemieckie zdobycze techniki. Dowiadujemy się, że znany niemiecki konstruktor jeszcze z czasów wielkiej wojny przystąpił obecnie do wypracowania szczegółów projektu nad budową „Super-płatowca“.

Projektowany przez inżyniera Rumplera płatowiec przechodzi swą wielkością i nowością wszystkie dotychczas projektowane i istniejące. Ma on zabierać na pokład 130 pasażerów wraz z bagażem, porusza się 10-ciu motorami o łącznej sile 10.000 MK. Z podobnem obciążeniem i zapasem materjałów pędnych (ogólna waga załadowanego płatowca wynosić ma 115 ton) — płatowiec będzie mógł kursować między Europą i Ameryką bez lądowania w drodze w przybliżeniu w przeciągu 20 godzin.

W kołach fachowych przypuszczają, że urzeczywistnienie projektu inż. Rumplera nie napotka na znaczne trudności.

Te nowe niemieckie zdobycze na polu lotnictwa nie mogą wzbudzać w nas entuzjazmu. Zbyt dobrze znamy naszych bliskich sąsiadów, byśmy im mieli wierzyć, że zamiast 130 pasażerów nie naładują oni 20 ton bomb chemicznych, które postarają się przetransportować nieco bliżej niż do Ameryki.

CZECHOSŁOWACJA.

Raid po Europie. Słynny czeski lotnik kapitan Stanowski dokonał w towarzystwie mechanika Simeka wspaniałego raidu po Europie.

Wyleciawszy z Pragi odwiedził kolejno Marsylję, Barcelonę, Robax, Fez, Casablancę, Madryt, Paryż, Londyn, Brukselę, Rotterdam, Kopenhagę, Stockholm, Utti, Rewel, Rygę, Kowno, Warszawę, Bukareszt, Konstantynopol, Angorę, Ateny, Brindisi, Rzym, Udine i wreszcie po 2 miesiącach przybył z powrotem do Pragi, przebywszy z górą 15.500 klm.

Raid ten wykazał wielką klasę pilota i samolotu, który jest całkowicie wraz z silnikiem wykonany w Czechosłowacji.

Kiedyż doczekamy się takiego triumfu polskiego samolotu.

ANGLJA.

Olbrzymi wodnopłatowiec. Angielska firma Blackburn Aeroplane Co zbudowała wodnopłatowiec, typu „Iris“, który śmiało nazwać można statkiem latającym.

Posiada on trzy silniki ogólnej mocy 2100 koni.

Przeznaczeniem jego są dalekie wywiady i pościg za łodziami podwodnemi. „Iris” pomieści: 3 pilotów, jednego nawigatora i 10 lu-

dzi załogi. Jak dzienniki angielskie donoszą, koszt budowy tego olbrzyma wyniósł 60000 funtów szterlingów.

Tragiczny lot Cobhama do Australji. Zapowiadany od dawna lot Alana Cobhama rozpoczął się 30 czerwca. Dnia tego Cobham, w towarzystwie swego wiernego towarzysza mechanika A. B. Elliotta, wyruszył z Rochester.

W dniu 1 czerwca Cobham wywodował w porcie Marsylskim, nazajutrz stanął w Atenach, 5 czerwca przybył do Bagdadu. Podczas następnego etapu Bagdad—Bassora, w chwili kiedy samolot leciał dosyć nisko nad pustynią Cobham usłyszał huk; zatrzymawszy silnik, porozumiał się z Elliotem, który mu podał karteczkę następującej treści: „Rurka pękła, od łamek metalu przebił mi ramię i utkwił w boku, krwawię silnie". Cobham w godzinę potem wywodował w Bassorze, gdzie przewieziono Elliotta do szpitala. Pomimo natychmiast dokonanej operacji Elliott nazajutrz zmarł.

Jak się po zbadaniu samolotu okazało, Elliot zginął od kuli karabinowej, która wystrzelona prawdopodobnie przez jakiegoś araba, strzaskała rurkę od zbiornika benzyny i rykoszetem przebiła ramię, jedno z żeber i płuco nieszczęśliwego.

Cobham dotknięty głęboko stratą swego towarzysza, początkowo zamierzał przerwać swój raid, w końcu zdecydował się jednak poleciec dalej z mechanikiem sierżantem Wardem, przydanym mu przez angielskie centrum lotnicze w Bassorze, i 17 lipca przybył do Bender-Abbasu.

ROSJA.

„Awjochim" Jak wiemy, jeszcze kilka lat przed wojną w Rosji zorganizowana była „Liga Obrony Powietrznej". Po wojnie polsko bolszewickiej—bolszewicy wskrzesili starą organizację i połączyli ją z towarzystwem obrony przeciwgazowej pod jedna nazwą „Awjochim".

Dzięki poparciu czynników rządowych, akcja na rzecz połączonego towarzystwa zatacza coraz to nowe kręgi, stając się omal przymusową wśród pracowników rządowych.

Organizatorzy nie poprzestają na spopularyzowaniu i zorganizowaniu większych ośrodków miast. W ciągu tego lata postanowili wciągnąć do organizacji i wieś, co też uskuteczniają wysyłając propagandowe płatowce wprost na wieś.

Ciekawem jest, w jakim celu zbierane są fundusze na rzekomą „obronę":—bowiem Rosja Sowiecka jest w tej szczęśliwej sytuacji, że nikt się na nią nie łakomi.

Zjawisko to winno być dla nas bodźcem



FRANCISZEK FRAŃCZAK
Sekretarz Lub. Kom. Wojewódzkiego L. O. P. P.

do systematycznego przygotowania naszej obrony przed lotnictwem państw ościennych—ergo do szybkiego zespolenia całego społeczeństwa w Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

Amerykański pośpiech. Niedawno zdarzył się w Rosji niepowszedni wypadek—dwaj bogaci Amerykanie dopędzili na płatowcu pociąg pośpieszny. Stało się to tak.

Przybyli do Moskwy dwaj amerykanie z zamiarem natychmiastowego udania się pociągiem kurjerskim do Władywostoku, gdzie mieli terminowo przybyć. Jednakże pośpieszny pociąg odszedł 6 godzin przedtem. Amerykanie nie zrażeni tem, wynajęli za 4000 dolarów płatowiec „Awiochimu" (Liga Obr. Państw. w połączeniu z Tow. Obr. Przeciwgazowej) i w ciągu 20 godzin wylądowali w Omsku, gdzie jeszcze 6 godzin czekali na przybycie kurjerskiego pociągu.

Komunikacja lotnicza z Syberją. Zagadnienie komunikacji na ogromnych przestrzeniach w Rosji Sowieckiej, na Syberji nabiera szczególnej trudności... Kompletny brak dróg kolejowych, szosowych, a częstokroć i zwykłych, jak również dzikie, odludne zakątki — uniemożliwiają nawiązywanie styczności z ludnością niektórych miejscowości bogatą w cenne futra, ryby i zwierzynę.

W roku bieżącym przeprowadzono próbę lotniczej komunikacji na Syberji z miejscowością bogatą w cenne futra, która leży w odległości 1600 klm. od linji kolejowej — t. j. od Krasnojarska do Turuchanska.

Próba dała wyniki dobre, przeto należy oczekiwać, że już w przyszłym roku nawiązaną zostanie normalna komunikacja transportowa co niewątpliwie znacznie wpłynie na potanienie futer, które będą transportowane płatowcem, będąc dotychczas transportowane linją wodną, otwartą tylko przez 2—3 miesiące w roku.

Na całej przestrzeni lotu brak uprzednio urządzonych lotnisk, stanowił poważne trudności.

Korespondencje

L. O. P. P. w Hrubieszowie.

Ostatnie loty w Hrubieszowie wykazały, że społeczeństwo tutejsze zdaje sobie doskonale sprawę z tego co to jest lotnictwo, i jaką odgrywa rolę dla Państwa w czasie wojny i pokoju.

Nasi lotnicy mogli się przekonać, że to miasto nawpół kresowe, nad Bugiem położone, pulsuje normalnie i po polsku.

Loty zgromadziły parę tysięcy widzów, a impreza w ostatniej chwili zainscenizowana dała blisko 500 zł.

Należy tu podkreślić fakt, że nasze powiatowe Koło L. O. P. P. dzielnie i niezmordowanie prowadzone przez p. Witolda Kulikowskiego liczy 16 kół prowincjonalnych i 500 stałych członków. (Brawo!-przyp. Redakcji).

Szkoda tylko, że inni, którzy powinni współpracować, jakoś chłodno i obojętnie do tej pracy się odnoszą.

Jeden p. Wojczyński jako wiceprezes czynnie pomaga, inni członkowie zarządu — et, lepiej nie pisać bo się rumoru narobi i zupełnie pracować nie dadzą.

Mamy jednak nadzieję, że po ostatnich lotach praca u nas pójdzie zupełnie żywszem niż dotąd tempem.

Na tydzień lotniczy zamierzamy zrobić u siebie jeszcze raz loty pasażerskie w Hrubieszowie i jeden dzień lotów w poszczególnych kołach gminnych.

Tylko w ten sposób da się rozbudzić społeczeństwo do pracy dla L. O. P. P. albowiem widok samolotu tysiąc razy więcej przemawia do kieszeni obywateli niż złotousta skarga.

Szczerze radzimy innym powiatowym Kołom L. O. P. P. pracę u siebie rozpocząć od lotów propagandowych.

Wojewódzkiemu Komitetowi L. O. P. P: za dotychczasowe loty dziękujemy i na Tydzień Lotniczy o samolot prosimy.

„STER" witamy z otwartemi rękami i zapewniamy że na terenie hrubieszowszczyzny znajdziemy dlań wielu prenumeratorów i sympatyków, a kawałeczek miejsca dla siebie w każdym numerze rezerwujemy. (Z największą przyjemnością miejscem służyć będziemy — przyp. Redakcji).

Stach z nad Huczwy

SPRAWOZDANIE

z „Tygodnia Lotniczego" młodzieży szkolnej w Lublinie.

Tydzień lotniczy urządzony staraniem miejscowego koła Polskiego Lotniczego Związku Młodzieży przy gimn. St. Staszica rozpoczęto dnia 9 maja 1926 r. uroczystem nabożeństwem oraz otwarciem „Tygodnia" w sali gimn. Staszica. Tegoż dnia odbyły się 2 odczyty publiczne z przezroczami oraz wyświetlono film propagandowy w jednem z kin. Dalszy ciąg „Tygodnia" wypełniły odczyty oraz wyświetlanie filmu. Odczyty wygłoszono dla wszystkich szkół średnich i zawodowych i powszechnych. Dla szkół powszechnych wygłaszali odczyty członkowie Komitetu Organizacyjnego, zaś dla szkół średnich i zawodowych prelegenci z L. O. P. P. p. Giżycki i p. Siegel. Szczególnem powodzeniem cieszyły się odczyty p. Siegla czysto rzeczowe, ujęte w piękną formę budziły powszechne zainteresowanie. Odczyty p. Giżyckiego były przeważnie treści ogólnej i cieszyły się również niemniejszem zainteresowaniem. Oprócz odczytów urządzono dwa poranki artystyczno-wokalne, w których udział wzięły szkoły średnie i zawodowe. Dnia 13 maja „Tydzień" został przerwany ze względu na wypadki warszawskie zaś dokończenie jego ustalono na dzień 10 czerwca—13 czerwca. W tym terminie urządzono dwa odczyty publiczne, poranek artystyczny w kinie „Corso" oraz loty propagandowe. Loty naznaczone na dzień 13 czerwca odłożono na 19 czerwca z powodu złych warunków atmosferycznych. Wymienionego dnia odbyły się loty i cieszyły się ogromnem powodzeniem. W organizowaniu naszego „Tygodnia" musieliśmy walczyć z wielu przeszkodami a mianowicie: z brakiem środków (materjalnych, finansowych, z wielkim nawałem pracy szkolnej, oraz z obojętnością społeczeństwa i młodzieży szkolnej. Podczas „Tygodnia młodzieży społeczeństwo lubelskie wykazało, iż sprawa lotnictwa nie zajmuje go wcale, a tem samem wystawiło sobie bardzo niepochlebne świadectwo. Bardzo możliwie, iż stało się to wskutek wypadków politycznych. Lecz nie tylko społeczeństwo zajęło bierne wobec nas stanowisko, ale i pokrewne nam związki lotnicze, które wysiłek nasz wprost ignorowały. Również koledzy i koleżanki dość apatycznie przyjęli nasze hasła nawołujące do solidnego poparcia naszej imprezy. Zważywszy jednak na tak uciążliwe warunki wytwarzające szereg przeszkód w pracy, możemy powiedzieć, iż wysiłek nasz nie pójdzie na marne, bo jeżeli w tym roku niezupełnie nam się udało, to w przyszłym urządzonym „Tygodniu" postaramy się zaabsorbować wszystką uczącą się młodzież w Lublinie.

Teraz kilka danych statystycznych z przebiegu „Tygodnia"

Urządzono	6 odczytów dla 15 szkół średn.	osób	1067
„	5 „ „ 5 „	powsz	„	695
„	2 odczyty publiczne		„	118
Razem	12 odczytów		osób	1880

Odczyty były ilustrowane przezroczami. Ze względu na wyłącznie propagandowy cel odczytów dochód z nich był bardzo mały, bowiem wynosił 65 zł. 3 poranki artystyczne przyniosły 250 zł. dochodu. Obrazy filmowe pomimo dobrej reklamy przyniosły 1000 deficytu. Wogóle cały dochód wynosił 640 zł. 46 gr — rozchód 604 zł. 55 gr. Czysty dochód wynoszący 35 zł. 90 gr. przeznaczono na cele Koła Lotniczego Mł. Szkolnej przy gimn. Staszica. Na baczniejszą uwagę zasługuje koło przy gimn. St. Staszica, którego zarząd nie przestraszył się przeszkód i dokonał bądź co bądź poważnego czynu.

Wszystkim jednak tym, którzy w czemkolwiek pomogli nam w organizacji „Tygodnia" składamy staropolskie „Bóg zapłać". W szczególności zaś p. dyrektorowi gimn. Staszica Tułodzieckiemu za iście ojcowską opiekę nietylko moralną lecz i materjalną. Następnie dyrekcjom wszystkich szkół średnich i zawodowych za przychylne wobec nas stanowisko oraz redakcjom „Expressu Lubelskiego", „Ziemi Lubelskiej" i „Głosu Lubelskiego" za bezinteresowne umieszczanie ogłoszeń o naszych imprezach.

Komitet Organizacyjny.

Jagienka z pod Lublina.

DALEKI LOT.

(FRAGMENT)

Piąta rano. Po niespanej, gorączkowo przeżytej nocy, chłodny, rosisty wiatr rzeźwi czoło i wachluje srebrzący się obszar lotniska.

Samolot jaśnieje przy starcie, szerokoskrzydły, opiekuńczy... Lotnik — serce i dusza tego ptaka czuli się doń i pieści dłońmi, badając z pomocą mechanika stan jego w najdrobniejszym detalu.

Pierwszy daleki lot... I nadomiar bez niczyjej wiedzy! Ale jakże tu pytać, czy obwieszczać gdy wszystka krew radośnie w żyłach krąży, a serce wydzwania pieśń skowrończaną na myśl o cudach tajemniczego lotu?!

Zresztą — czy mały, zawsze grzeczny ptaszek bardzo przewini. Jeżeli go naraz skrzydełka uniosą, zanim zdąży o tem komu powiedzieć? A czyż broniono mu próbnych lotów? Czy nie odbył już tego chrztu w niezmierzonych przestworzach?

Cicho.. cicho... Taki lot, to — nowe horyzonty poezji... To — śmiałe dążenie do chwytu orlego pióra .. Zresztą... od czegoż obronny szczebiot ptaszka winowajcy, w prośbie o przebaczenie?

Już.. już zbliża się chwila trochę trwożna, a pełna bajki. Futrzany combinaison przylgnął czyniąc z osoby lotniczki pokracznego niedźwiadka, który ledwo wgramolił się do samolotu.

Zakołysało się śmigło, warknął motor... Lotnik opuścił na oczy okulary i ująwszy w subtelne dłonie pulsa stalowego ptaka pozwolił mu drgnąć i pobiec lekko, swawolnie, w typowem tempie muzycznego scherzanda, a potem — jakby na skrzydłach natchnienia ulecieć wysoko... wysoko...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Towarzyszka obejrzała się z entuzjazmem na lotnika, wodza i króla, panującego w błękitach. On sam natchniony i słoneczny oddychał wewnętrzną radością w tych wolnych, a ukochanych przestworzach. Niziutko pod stopami ziemia, ta szara, często smutna ziemia, a oni — lecą w słońcu na tle błękitu i wielonowych iluzji obłoczków, oderwani od trosk i banalności życia, lecą — bliżsi Bogu niż ludziom, szumnie i dumnie...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Na ziemi bieleje szosa. Odcina się wyraźną krętą smugą od zielonego tła łąk i ozimin. Po tej smudze asnej i wijącej biegnie — jak nakręcona zabawka dziecięca — odkryte auto. Siedzą w nim lalki ludzie. W pewnej odległości — wózeczek zaprzęgnięty w parę małych koników toczy się powoli, powożony także przez jakąś minjaturkę. Naprzeciw zdąża w pośpiechu cyklista. Kółka roweru niewiększe od profitek obracają się błyskawicznie...

Jaką ładną zabawką jest świat!...

Naraz auto za zbliżeniem się do furmanki widocznie krzyknęło za głośno, bo oto koniki spłoszyły się, czupurnie przysiadły na zadach i stanęły w poprzek drogi. W tym nieoczekiwanym momencie nadjechał cyklista, a potrącony w przednie koło roweru, wyleciał w powietrze, jak piłeczka i padł na pryzmę kamieni. Tymczasem auto skręciło w zamieszaniu zanadto w bok i znalazło się w rowie, kryjąc sobą wiezione laleczki. Rozszalałe przestrachem koniki targnęły wówczas uprzężą i poniosły przez pola, gubiąc po drodze odłamki wózka.

Straszno zrobiło się na białej, krętej smudze. Zabawki popsute... laleczki potłuczone...

Jak to dobrze, że wszystko szybko mija i ten smutny widok usunął się także, a wielki, kochany ptak triumfator leci bez wstrząsu dalej i dalej...

— — — — — — — — — — — — — — — —

Teraz znów na tle żółto-szarym majaczą dwie, jakby ołówkiem blisko siebie, kapryśnie nakreślone linje...

Tor kolejowy.

Ostrym łukiem wrzyna się w wysoki nasyp i wspina się w górę. Daleko, z dwóch przeciwnych stron wloką się ruchome obłoczki dymu i zbliżają ku sobie szybko... szybko... Już dostrzec można ciemne sylwetki lokomotyw. Ale to z góry z pod chmur... Tam, na ziemi — łuk i wysoki nasyp dzielą nieprzeniknioną ścianą... Krew ścina się w żyłach od grozy widoku... Czasem w dziejach ducha nieopatrzność lub grzech mogą być takim łukiem i nasypem oślepiającym świadomość człowieka... A niebiescy aniołowie dla których niema nic zakrytego, patrzą z góry na biegnące nieszczęście i żałują i dziwią się ludziom...

Błyskawicznie zmniejsza się przestrzeń dzieląca dwie ogromne, dyszące liszki — pociągi. Jedna z nich pędzi z góry to kurcząc się, to rozwijając. Druga—utonęła w wysokich ścianach nasypu i odznacza się tylko ciemnem, drgającem cielskiem.. Naraz —skończył się załamany łuk... Straszni przeciwnicy spostrzegli się zapóźno i runęli na siebie w potwornych zapasach, prężąc ruchome kadłuby na całą swą długość i pnąc się ku sobie jakby w pragnieniu wydrapania błyszczących ślepiów napatnika.

Nic słychać chrzestu... Łoskot motoru głuszy całkowicie wszelkie słuchowe zjaw'ska ziemi i przestworzy. Ale wzrok wrażliwy docenia piekło chwili... Istnienia ludzkie giną jak - przypadkiem rozgniecione robaczki.. Czyjeś serca zostają w żalu i żałobie...

Nie tylko fałszywe posunięcie jednego z najmniejszych pracowników—to smutna przyczyna katastrofy.

W błękitach niema szyn, zwrotnic, przepaści, ani gór... Niema przeszkód nieoczekiwanych ani żadnych trwóg—prócz bojaźni Bożej... Leci się w słońcu, w jego dobroczynną jaśń i ciepło w słodkiem oderwaniu od ziemi, w bajecznem zapomnieniu węzłów łączących z realnością.

— — — — — — — — — — — — — — —

Co to? Tak jakoś cicho, pieszczotnie... Przycichł motor jak serce człowiecze w wielkim momencie szczęścia.

Nowe horyzonty wychylają się z za muślinowej kotary ciągliwych obłoków... Coraz błękitniej, jaśniej... Szerokoskrzydłe zjawisko płynie po przezroczych falach powietrza, jak łabędź śnieżno—biały po tafli jeziora...

Zachwycone oczy kryją się na mgnienie pod jedwab powiek...

Jasne, pomarszczone iluzje chmurek stanęły w biegu, zawachlowały w najsłodszem westchnieniu zefiru, bo padł na nie ciepły promień słońca i ożywił. Zaróżowiły się w lekkie, subtelne smugi obłoczki przezroczyste... A smugi te koloru bladej róży—to rączki aniołów Bożych.. A chmurki i opary—to ich szaty i skrzydła...

Podały sobie dłonie anioły białe, wyciągając się w długi, podwójny szereg...

Tym ruchomym, niebiańskim szpalerem zaczął płynąć ptak triumfator...

Dokąd cię skrzydła wiodą, królewski cudzie? Dokąd—srebrzysty łabędziu? Czy rozmodlonym aniołom chcesz spłoszyć zadumanie z czoła? Czy złożyć najwyższy hołd Bogu za to, że jesteś?

Purpurowa brama z odblasków słonecznych rozsunęła się na niewidzialny rozkaz i w niej zatrzymał się uciszony samolot...

W głębi na tle opalowo-różanym — Cherubiny Boże wiążą z promieni słońca misterne wieńce. Na iluzjowych hamakach z obłoczków jakieś duchy skrzydlate spoczywają w wielkim ukojeniu. Skronie każdego z nich wieńczą promieniste korony, a obok zgrupowana kapela niebiańska przygrywa szumną pieśń bohaterów przestworzy...

To lotnicy. Wyrosły im skrzydła u ramion niezatarty symbol ziemskiego bytowania! Po tym znaku widomym, wszystkie duchy różano błękitnego nieba poznają i wielbią dumne orlęta, a duszyczki małych dziecinek przyklękają przed ich odwagą.

Ale czemuż ty, żyjący, ucieleśniony orle, przyfrunąłeś w ten świat duchów i zjaw? Czemu ustał szum potężny twej maszyny i zapadła święta cisza jak w obliczu monstrancji?

Czy bezwład motoru nie oderwie cię od chmur i nie każe leciec kamieniem do ziemi? Ach! nie! Bo oto anioły Boże wieńcem przezroczystych rąk owinęły się dokoła i utrzymują cud—statek w równowadze i pokoju... A śliczny błękitny Cherubin płynie jak ciepła, słońcem wygrzana fala i w złociste promienie koronuje skronie lotnika.

„Za to, żeś się ku nam wzniósł, żeś pojął nieśmiertelność duszy, a rozumną odwagą przewyższyłeś twych braci... i za to... że na piersiach twoich jaśnieje wizerunek naszej Najświętszej Królowej daje ci prawo łaski...

Rozwinął skrzydła Cherubin błękitny i zgubił jedno srebrzyste pióro, pochwycone drobnymi dłońmi towarzyszki lotnika...

— — — — — — — — — — — — — — —

Zawarczał motor, przygasły blaski... Rozwiały się we mgle skrzydlate hufce ,sług Bożych.. Na ziemi zaszło już słońce. W przestworzach świeciło ono jeszcze ciepłym, różowym blaskiem, jakby powiedzieć chciało: nie odchodzę nigdy, zawsze jestem gorące i jasne, tylko ziemia odwraca się odemnie.

— — — — — — — — — — — — — — —

Rozdzwoniły się kościelne dzwony modlitwą wieczorną. Srebrna rosa przypadła do łąk i ozimin... Daleki lot dobiegał końca! Z pod chmur, z cudów błękitu, ze sfer najczystszych zstępowały duchy razem z obniżającym się samolotem.

Jak mocarz, powracający z triumfalnej wyprawy, leci ptak przeogromny na oczekującą go ziemię... Zadrżały fale powietrza, przerwało pacierze ptactwo drzemiące.. uśmiechnęła się pierwsza gwiazdeczka i cud-statek osiadł na ziemi, drżąc z rozkosznego zmęczenia i niepospolitych wrażeń.

Duchy wróciły także z błękitów...

KOMUNIKAT Nr. 1

Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Reorganizacja Kół Powiatowych.

Akcja L. O. P. P. była do tej pory w powijakach. W czasie każdego Tygodnia Lotniczego tu i owdzie rozbudzono zainteresowanie wśród szerszego ogółu społeczeństwa, a później znów popadaliśmy w smaczny sen, rozbudzony czasami lotami propagandowemi.

Słowem, w akcji tej brakowało ciągłości i dlatego nie przynosiła ona tych pozytywnych rezultatów, jakie przynieść powinna.

Po różnych próbach i doświadczeniach Wojewódzki Komitet L. O. P. P. postawił sobie za zadanie od obecnego Tygodnia Lotniczego zreorganizować wszystkie Komitety Powiatowe L. O. P. P. i w całej organizacji przeprowadzić łączność i ciągłość.

Akcję L. O. P. P. należy unarodowić, t. j. wciągnąć do jej rydwanu całe społeczeństwo naszego Województwa.

Aby tego dokonać należy zreorganizować wszystkie Komitety Powiatowe t. j. bądź to drogą uchwał personalnych, bądź to skooptowanych ludzi, którzy wejdą doń nie dla zaszczytów, ale dla rzetelnej pracy.

Akcja L. O. P. P. należy „nie do mnie ani do ciebie“, ale do całego narodu, a Naród, przed którego sumieniem zdaje się realne sprawozdanie żąda nie słów ale czynów, nie osób, ale ludzi.

Obowiązkiem Komitetu Powiatowego jest zorganizować na terenie całego powiatu, we wszystkich gminach i wioskach parafjalne gminne Koła L. O. P. P. i trzymać palec na pulsie prac tych Kół.

Co kwartał Powiatowe Koło L. O. P. P. otrzymuje od swych Kół gminnych i parafjalnych sprawozdanie kasowe, jak również wszelkie wpłaty i składki, stan liczebny członków i t. p.

Z zachowaniem powyższego terminu Powiatowe Koło L. O. P. P. przesyła ogólne sprawozdanie ze wszystkich Kół do Woj. Komitetu L O. P. P., aby ten mógł się zorjentować o pracy danego powiatu.

Do pracy więc potrzebni są ludzie, a tych do tej pory, niestety, było brak w poszczególnych Komitetach Powiatowych.

Aby zamierzenia Woj. Komitetu nie utknęły na martwym punkcie, zalecamy wszystkim Komitetom Powiatowym na terenie Województwa Lubelskiego, zaraz po zlikwidowaniu „3-go Tygodnia Lotniczego“ w przeciągu jednego miesiąca, aby zrobiły u siebie walne zebranie członków na którem obecne zarządy albo zostałyby tu i owdzie zamienione nowemi, albo zostaną uzupełnione.

10-go listopada r. b. Woj. Komitet L. O. P. P. otrzyma piśmienne sprawozdania z wyników walnego zebrania członków, skład zarządu powiatowego Koła L. O. P. P.

Przy powyższym sprawozdaniu należy przedstawić obecny stan pracy powiatowego Koła L.O P. P. t. j. ilość kół gminnych, ilość członków oraz saldo kasy na 1-go XI. prócz tego plan pracy do 1-go stycznia 1927 r.

Nadesłane sprawozdania będą publikowane w „Sterze“, jak również i w prasie codziennej.

Przewodniczący *Adam Sułowski.*

Sekretarz *Frańczak*

Jak zorganizować Koła L. O. P. P. w powiecie.

Niema nic łatwiejszego pod słońcem jak zorganizować Koła L. O. P. P. w powiecie. Potrzeba do tego tylko ludzi chętnych i dobrej woli, a akcja sama jak z pod ziemi wyrośnie. Zebrać wójtów wszystkich gmin w mieście powiatowym nie nastręcza żadnych trudności, gdyż bardzo często Panowie Starostowie takie zebrania wójtów u siebie robią. Zarząd więc Powiatowego Koła L. O. P. P. porozumiewa się z miejscowym Panem Starostą, który albo jest prezesem Koła, albo jest w gronie Zarządu, omówi z nim termin zebrania wójtów, czy sekretarzy gminnych i postara się po zebraniu urzędowym zrobić drugie zebranie, na którem przygotuje się urzędników gminnych do pracy w gminnym kole L. O. P. P. Na takiem zebraniu wójtów czy sekretarzy gminnych, należy mieć referat ogólny o akcji L. O. P. P. i o obowiązkach obywateli względem tej akcji, później o obowiązkach zarządu i t. p.

Po takim zebraniu Zarządu Koła Pow. który zawsze będzie miał poparcie P. Starosty danego powiatu umawia się z poszczególnymi wójtami czy sekretarzami, którzy sami nie będą mo-

gli zebrać się do zorganizowania u siebie koła i wysyła im prelegenta od siebie na zebranie organizacyjne. Jeżeli tylko takie zebranie pp. Wójtów czy sekretarzy będzie należycie przeprowadzone i wyeksploatowane - Komitet Powiatowy L. O. P. P. może być pewien, że praca w gminach pójdzie gładko.

Należy tu podkreślić, że Nauczycielstwo i Duchowieństwo bezwzględnie poprą akcję L. O. P. P. jako państwową, a nie partyjną i polityczną i Komitet Powiatowy przy niewielkim wysiłku mieć będzie kilkanaście kół gminnych, które sumarycznie rzecz biorąc i uświadomienie wśród szerokiego ogółu szerzyć będą i finansowo poważnie, a stale popierać będą.

Tego ważnego czynnika metodycznego przy zorganizowaniu powiatu zaniedbywać nie wolno, gdyż jest dziś jedynym w tej akcji naprawdę państwowej.

Wójci i Sekretarze gminni, poparci przez Nauczycielstwo i Duchowieństwo starać się będą aby u siebie zrobić jaknajwięcej a szlachetna emanacja, którą się rozbudzi, gdyż o pracy każdego Koła gminnego pomieszczać będziemy w „Sterze“ sprawozdania dużo pomoże w tej zbożnej, narodowej siejbie u zarania floty napowietrznej.

Jak zorganizować Koło gminne.

Wójt, sekretarz gminy, ksiądz proboszcz czy nauczyciel po wspólnem porozumieniu się zwołują do gminy zebranie poważniejszych gospodarzy z całej gminy, choćby w niedzielę po obiedzie, kiedy ludzie mają czas, a do wieczorowego obrządku jeszcze daleko.

Porządek takiego zebrania powinien być taki:

1. Zagajenie i wybór prezydjum.
2. Referat p. t. „Lotnictwo a akcja L. O. P. P.
3. Zapis członków.
4. Wybór zarządu.

Omówimy teraz poszczególny punkt takiego zebrania organizacyjnego.

Należy pamiętać o tem, że zebranie powinien zagaić wójt, względnie ten, kto zebranie zwołuje.

Referat musi być krótki t. j. 35 minutowy, ale treściwy, wypowiedziany żywo i interesująco.

Najwięcej trudności dla takiej gminy, to nastręcza zdobycie prelegenta, ale jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w każdej gminie jest kilkanascie sił nauczycielskich, to wśród nauczycielstwa znajdzie się jednostka, która taki odczyt wypowie dobrze.

Trzeba tylko wyszukać.

Po referacie powinna nastąpić krótka dyskusja na temat akcji L. O. P. P. i później przystąpić do punktu następnego t. j. do zapisania członków.

Tu należy pamiętać o tem ważnem doświadczeniu psychologicznem, że zebrani niechętnie zapisują się do nowej organizacji, ale skoro znajdzie się na sali tylko jedna osoba, która ma wpływ wśród zebranych i zapisze się, wszyscy momentalnie pójdą za nią.

Obowiązki członków nie zbyt ciężkie, 1 zł. wpisowego i 50 gr. składka miesięczna — czyli 7 zł. rocznie — na taki wydatek pozwoli sobie każdy średniozamożny gospodarz, jeżeli tylko będzie uświadomiony, że to dać trzeba i grosz jego przyczyni się do rozwoju i dobrobytu państwa.

Przy wyborze zarządu należy brać pod uwagę aby doń weszli ludzie, którzy naprawdę będą pracować, a nie zajmować miejsce dla honoru i zaszczytu.

Praca w kole L. O. P. P. nie jest trudna ani wymaga nadmiernego poświęcenia, czy wielkiej ofiary.

Nie!

Wymaga tylko społecznego zrozumienia sprawy i ciągłego zaiteresowania się jej rozwojem — t. j. doglądania czy członkowie, którzy się zapisali, wpłacają regularnie składki, czy oni co za te składki mają i t. d.

Z tych to powodów należy wybierać do zarządu ludzi, którzy mają trochę czasu, którzy dużo mają do czynienia z ogółem i którym leży naprawdę na sercu nasze polskie lotnictwo.

W każdej gminie znajdzie się minimum 100 osób, które do L. O. P. P. należeć zechcą, a niechby nawet i mniej, to jest z kim pracować i jest z kim akcję dalej prowadzić.

Są to więc rzeczy bardzo proste, a jeżeli weźmiemy pod uwcgę, że Koła powiatowe będą swym Kołom gminnym służyć wszelką pomocą i poparciem — to tylko dobra wola sprawi, że L. O. P. P. w naszych wsiach i miasteczkach gorzeć będzie wielką promienną ideą.

Tydzień Lotniczy ma być podwaliną pod gmach skrzydlatej potęgi Polski.

SPRAWOZDANIE

z działalności Wojewódzkiego Komitetu Ligi Obrony Powietrznej Państwa w Lublinie za czas od 1-go stycznia do 1-go lipca 1926 roku.

Działalność Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w roku bieżącym zmierzała w pierwszym rzędzie w kierunku rozbudzenia zainteresowania szerszych warstw społeczeństwa samą ideją lotnictwa polskiego W tym też celu Komitet główny położył nacisk na rozwinięcie szerokiej propagandy na terenie całego Województwa Lubelskiego. Z kilku prób sposobów tej propagandy najskuteczniejszym okazał się sposób za pomocą lotów propagandowych.

Dlatego też, pomimo dość znacznych kosztów, jakie ten rodzaj propagandy za sobą pociąga Komitet Wojewódzki zdecydował się na urządzenie szeregu takich lotów w różnych miejscowościach Województwa Lubelskiego. Od maja do końca września zrealizowano 20 takich lotów propagandowych, a mianowicie:

23.V—Włodawa, 24.V — Lubartów, 30 V — Kanie, 29.VI—Łuków, 18.VI—Zamość, 7.VIII—Jaszczów, 8 VIII —Rejowiec, 15.VIII—Potoczek, 21.VII—Biłgoraj, 22.VIII —Tomaszów Lub., 29, 30 i 31—Gorzków i Żółkiewka, 4 i 5 IX—Lubartów, 23.VIII — Łabunie, 8 IX — Tomaszów Lub., 9.IX — lot okrężny Tomaszów, Zamość, Hrubieszów, Chełm, Lublin, 11.IX — Garbów, 15 16.IX — Hrubieszów. Lotów pasażerskich wykonano blizko 400.

Niezależnie od prac powyższych Komitet Wojewódzki widząc duże zainteresowanie się młodzieży szkół średnich konstrukcją samolotów, zaangażował na stałe specjalnego instruktora modelarstwa lotniczego w osobie p. Lucjana Giżyckiego, którego praca wzbudziła wiele zamiłowań ze strony młodzieży szkolnej do twórczej przyszłości w dziedzinie konstrukcji t. zw. szybowców.

W okresie sprawozdawczym czynne były dwie modelarnie szkolne, mianowicie przy gimnazjum państwowem im. Hetmana Stefana Czarneckiego w Chełmie, oraz przy gimnazjum im. Staszica w Lublinie.

Pozatem Komitet poczynił przygotowania wstępne do uruchomienia modelarni przy kilku jeszcze szkołach średnich w różnych miejscowościach Województwa

Jako specjalny rodzaj propagandy Komitet sprowadził z Poznania lotniczą wystawę ruchomą, która przez cały miesiąc wrzesień objeżdżała ważniejsze miasta w Województwie Lubelskiem.

Stan Kasowy Komitetu Wojewódzkiego L O P. P. w Lublinie przedstawia się do dnia 1 lipca b r. w/g sporządzonego bilansu jak następuje:

I Bank gosp. Krajow. rk. czekowy	Zł.	58 638 —
II. P. K. O. rk. przekaz. .	„	405.30
III. Różni w/g wykazu .	„	1269.98
IV. Ruchomości . .	„	7277.30

V. Sekretarjat.

1) Pensje sekretarki i gońca	„	1170·—
2) Wydatki pocztowe .	„	96.63
3) Materjały piśmienne .	„	78.40
4) Różne wydatki .	„	177 31
		1522.34

VI. Propaganda.

1) Pensja instruktora . .	Zł.	1158,69
2) Djety i koszty podróż. .	„	23.9020
3) Subsydja na modelarnie .	„	978.87
4) Utrzymanie samochodu i koszta lotów		6094.98
5) Kalendarzyki . .	„	63.—
		10685.74
Razem		79798.66

I. Składki członków zwycz. i nadzw.	Zł.	1405.—
II. Powiatowe Komitety L. O. P. P.	„	10948.55
III. Dochody nadzwyczajne	„	8254.22
IV. Odsetki od wkładów w Banku	„	3069.73
V. Pozostałość z roku zeszłego	„	56121.16
Razem		. 79798 66

Arkusze do wycinania modeli.

Sekcja Propagandy Lub. Komit. Wojew. L. O. P. P. posiada do rozsprzedaży arkusze wzorów do wycinania części, które następnie po sklejeniu, dają miły dla oka model samolotu „Farman".

Ponieważ młodsza młodzież szkolna, lubi tego rodzaju wycinanki, wskazanem byłoby, aby szkoły nabyły większe ilości wzorów, a następnie starały się je rozpowszechnić wśród swoich wychowanków. Miła ta, a zarazem pożyteczna zabawka, ma wielkie znaczenie pedagogiczne i propagandowe, ponieważ najmłodszych chłopców zaznajamia z zasadniczemi częściami oraz budową samolotu i budzi drzemiące nieraz zdolności konstrukcyjne.

Arkusze wzorów są do nabycia w cenie 20 gr. za sztukę w Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. Lublin, ul. Fabryczna, 2-gi Dyon Samochodowy.

PROGRAM

na III-ci Tydzień Lotniczy w Lublinie.

Propaganda dzieli się na wstępną i właściwą.

Propaganda wstępna trwa od 2 do 9.X włącznie i dzieli się na:

A. propagandę prasową
B. „ dekoracyjną
C. „ ruchomą

A **Propaganda prasowa** rozpoczyna się z dniem 2.X i trwać będzie do końca Tygodnia lotniczego t. j. do 17.X.

B. **Propaganda dekoracyjna.**

a) W najważniejszych punktach miasta zostaną wystawione efektowne kioski z szybowców ubrane zielenią więc:

1. Na Placu Litewskim
2. „ „ Bychawskim
3. „ rogu ulicy Lubart. i Ruskiej
4. u wylotu Krak.-Przedm. i ul. Lipowej

b) przez jezdnię zostaną przeciągnięte transparenty w następujących punktach:
1. Na Placu Bychawskim
2. Most nad Bystrzycy
3. Krak.-Przedm. — Bank Polski
4. Lubartowska

c) postanowiono zwrócić się przez prasę, aby właściciele domów przystroili takowe we własnym zakresie na dzień 10.X, a specjalnie zwrócić się do właściwych instytucji, aby gmachy: Brama Krak., Poczta. D. O. K., Bank Polski, Sąd Okr. i Stacja kolejowa — były efektownie ubrane. Działem dekoracyjnym zajmie się całkowicie pan komendant Galant.

d) modelami zostaną udekorowane kina: Corso, Colosseum, Switeź, Venus; kawiarnie: Victorja, Hotel Europejski, Hotel Polski, Strzecha, „Rutkowski" „Warszawianka" i Semadeni. Modele dekoracyjne dostarczą szkoły i gimnazja.

C Propaganda ruchoma.
W czasie Tygodnia wszystkie wozy, pojazdy i samochody udekorowane będą chorągiewkami L. O. P. P., zakupionemi w Sekcji Dochodowej Komitetu Wykonawczego.

Propaganda właściwa.

rozpocznie się 9.X o godz. 5 i pół capstrzykiem orkiestr szkolnych, który wyruszy z Placu Katedralnego, i rozwiąże się przy płycie Nieznanego Żołnierza, po przemówieniu p. Gustawa Lawiny, oraz odegraniu „Roty". Komendantem capstrzyków został wybrany p. Z. Radomski.

10.X godz. 9 i pół pobudka odegrana z Bramy Krak. przez orkiestrę Braci Kres.
„ 10-ta uroczyste nabożeństwo w Katedrze z kazaniem okolicznościowem.
„ 12-ta pochód młodzieży ze szkół powszechnych i średnich z młodszych klas z transparentami pod Saski Ogród Tu po przemówieniu pana Gustawa Lawiny pochód się rozwiąże.

10.X godz. 20-ta uroczysta akademja w gim. Staszica z udziałem prof. Witoszyńskiego.

Od godz. 5-9 wiecz. w kinach Corso, Colosseum, Switeź, Venus przed każdym seansem okolicznościowe przemówienia na temat lotnictwa i akcji L. O. P. P.

Propagandę słowną organizuje pan Gustaw Lawina.

11.X Na lotnisku „Plage i Laśkiewicz" samolot „Lubliniak", z którego o godz. 2 będą wygłaszane prelekcje o lotnictwie.
godz. 5-6 koncert orkiestry Braci Kres. na Placu Litewskim.
„ 6-7 koncert orkiestry Sokoła przy kiosku na ul. Lubartowskiej.

12.X godz. 5-8 capstrzyk orkiestry Sokoła w ulicach Bychawskiej i Piaski i koncert przy kiosku na ul. Bychawskiej.
„ 5-6 koncert orkiestry wojsk. na Placu Litewskim.

13.X wykład o gazach i demonstrowanie przyrządów na Placu Litewskim i koncert od 3-5 orkiestry Sokoła przy Saskim ogrodzie.

14.X koncert orkiestry Braci Kres. i orkiestry wojsk. na Placu Litewskim.

15.X capstrzyk orkiestry Sokoła w dzielnicy Kalinowszczyzna.
Loty pasażerskie o godz. 1-ej.
godz. 5-6 koncert orkiestry wojsk. na Placu Litewskim.
„ 6-7 koncert orkiestry Sokoła przy kiosku na ul. Lubartowskiej.

16.X „Lubliniak" nad miastem. Godz. 3-5 konkurs modeli latających z nagrodami
godz. 6-7 koncert orkiestry Sokoła na Placu Litewskim.

17.X godz. 1-ej na lotnisku fabryki „Plage i Laśkiewicz" pokaz ćwiczeń eskadry lotniczej. Wejście za biletami.
„ 3-5 capstrzyk orkiestry Sokoła w dzielnicy Rury-Wieniawa.
„ 12-2 koncert orkiestr szkolnych w ogrodzie Saskim.

Całą propagandę w czasię „Tygodnia Lotniczego" prowadzi Szef Propagandy Komitetu Woj. L. O. P. P. — Pułk. Witold Rudnicki.

Redaktor odpowiedzialny: GUSTAW LAWINA Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.